



Centre d'Etude et de Recherche en Economie,
Gestion, Modélisation et Informatique Appliquée



Document de travail 2011-01

Février 2011

“ Le volet maritime du Code des Transports: une nouvelle Ordonnance de la Marine”

Pierre ANGELELLI



Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ?

Pierre Angelelli*

Janvier 2011

Résumé

La France vient de se doter de son premier Code des Transports, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2010, et dont toute une partie est consacrée aux transports et à la navigation maritimes. Cette codification des textes maritimes généraux est nouvelle et appelle une comparaison symbolique avec l'Ordonnance de la Marine d'août 1681, qui avait en son temps agrégé de nombreuses lois, coutumes et pratiques antérieures pour permettre d'affirmer la « puissance maritime » de la France. Par la reformulation des normes existantes – ou la création de nouvelles –, l'Ordonnance de 1681 avait ainsi indiqué une orientation de politique économique, et illustré le colbertisme, forme française du mercantilisme.

Les années 2000 ont vu se ranimer le débat sur beaucoup de questions maritimes : pollution, sécurité, concurrence entre Etats, concurrence des pays de libre immatriculation, exigences de sûreté maritime et portuaire, etc.

Dans ce contexte, l'absence de code maritime était surprenante en France, d'autant que dans le même temps l'Union européenne développait sa propre politique maritime et ses normes.

Le volet maritime du nouveau Code des Transports n'est pas un Code maritime. D'une part, il ne couvre pas toutes les questions maritimes, ni *a fortiori* marines ou littorales, traitées dans d'autres codes (Assurances, Collectivités Territoriales, Défense, Douanes, Environnement, Sport, etc.). D'autre part, l'essentiel des dispositions d'application du nouveau Code est renvoyé à des décrets existants mais non encore codifiés ou qui seront réécrits dans les prochaines années.

Cependant, malgré ces défauts, le Code des Transports est comme l'Ordonnance de 1681 un travail monumental. Il met en forme, à « droit constant » – et dans un contexte d'évolutions des stratégies européennes et nationales, des textes eux-mêmes, des administrations et de leurs compétences – plusieurs lois éparses. En outre, le caractère législatif du document lui confère un niveau élevé dans la hiérarchie des normes juridiques françaises.

Même si elle apparaît purement formelle, cette codification vient opportunément conforter la stratégie globale adoptée par le Gouvernement français en décembre 2009. Elle offre aussi un cadre pour l'évolution future du secteur des transports et de la navigation maritimes.

On peut également affirmer que le volet maritime du Code des Transports, avec ce qu'elle contient et aussi ce qu'elle ne contient pas, dessine en ombres et lumière, de façon officielle et pour plusieurs années, la carte légale de la France maritime contemporaine.

Mots-clés : administration publique, clusters maritimes, droit maritime, économie maritime, pavillons de complaisance, pays maritimes, politique maritime européenne, politique maritime française, registres de libre immatriculation, seconds registres français, transport et navigation maritimes, Union européenne.

* pierre.angelelli@martinique.univ-ag.fr, attaché d'enseignement et de recherche au Centre d'Etude et de Recherche en Economie, Gestion, Modélisation et Informatique Appliquée (CEREGMIA) de l'Université des Antilles et de la Guyane. Campus de Schoelcher – B .P. 7209 – 92275 Schoelcher cedex (Martinique – FWI) – < www.ceregmia.eu >.

The Maritime Part of French Transportation Code: A New Navigation Ordinance ?

Pierre Angelelli**

January 2011

Abstract

The first French Transportation Code has just entered into force on the 1st December 2010. It contains general provisions about maritime transportation and shipping. This codification of French general maritime law is new and allows a symbolic comparison with the Royal Navigation Ordinance published in August 1681 under Louis XIV, the Sun King. This Act aggregated old acts, customs and practices to support France's power at sea. Reformulating existing standards and creating others, the Ordinance of 1681 defined a new economic policy and illustrated "Colbertism", the French version of mercantilism.

The 2000s witnessed the debate's revival upon various maritime issues: maritime pollution, safety at sea, competition among States, economic and social competition from open registers, new requirements of maritime and port safety, etc.

In this context, the lack of a Maritime Code was surprising in France, especially when European Union was developing at the same time its own maritime policy and standards.

The maritime part of the Transportation Code is not a Maritime Code. First, it does not cover up all the maritime matters, nor marine or coastal ones. They appear in other Codes (Insurance, Local Authorities, Defence, Customs, Environment, Sports, etc.). Second, most of the detailed provisions of the new Code are existing decrees that are not yet codified or have to be rewritten in the coming years.

However, despite these flaws, the French Transportation Code is a monumental work. It makes the law "steady" in a context of European and French new maritime strategies, and also evolution of legal provisions, and responsibilities of public administrations. In addition, as an Act of Parliament it has a high level among French law.

Even if it appears purely formal, this is a codification that timely supports the global maritime strategy adopted by the French Government in December 2009. It also provides a framework for the development of shipping.

Finally, it is possible to argue that the Maritime Part of the Transportation Code officially draws the new legal map of maritime France today, as the Royal Navigation Ordinance formerly.

JEL Classification Numbers : H11, H83, K19, L98, N74, R48.

Keywords : European Maritime Policy, European Union, Flags of convenience (FOC), French Maritime Policy, French second registers, Maritime clusters, Maritime Countries, Maritime Economics, Maritime Transportation, Open Registers, Public administration, Shipping Law.

** pierre.angelelli@martinique.univ-ag.fr , Contractual Assistant Professor, Centre for Studies and Research in Economics, Management, Modelling and Applied Computer Science (CEREGMIA) of the University of the French West Indies and Guyana. Campus Schoelcher, B.P. 7209, 92275 Schoelcher cedex (Martinique, FWI). < www.ceregmia.eu >.

Le volet maritime du Code des Transports : une nouvelle Ordonnance de la Marine ?

Pierre Angelelli

INTRODUCTION

Avec l'Ordonnance du 28 octobre 2010¹, la France vient de se doter de son premier Code des Transports, qui traite ceux-ci dans leur diversité contemporaine (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien) et se substitue à plusieurs lois éparses ainsi qu'à d'autres codes spécialisés (code de l'aviation civile, code des ports maritimes, code du travail maritime, code disciplinaire et pénal de la marine marchande, etc.). Une partie du Code, la Cinquième, est intitulée « Transports et Navigation maritimes » et constitue l'objet du présent survol.

Longtemps attendue, puisque cette codification est programmée depuis quinze ans², cette Cinquième Partie du Code des Transports devrait être pour le monde maritime français un événement d'importance. Et l'homonymie des termes appelle symboliquement à comparer la nouvelle Ordonnance d'octobre 2010 à l'Ordonnance de la Marine d'août 1681.

¹ Journal Officiel de la République Française du 3 novembre 2010 (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

² Programme 1996-2000 annexé à la Circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires, Journal Officiel de la République Française du 5 juin 1996 (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

En France, l'Ordonnance de la Marine d'août 1681³ fait en effet figure de légende dans le monde maritime. Elle a témoigné en son temps de la volonté du pouvoir royal de créer une marine pour disputer l'hégémonie des mers à d'autres nations, et en particulier à l'Angleterre qui s'était dotée d'un Acte de Navigation (*Navigation Ordinance*) en octobre 1651. Pour cela, de nombreuses lois, coutumes et pratiques antérieures avaient été rassemblées pour couvrir l'ensemble des secteurs concourant à la « puissance maritime ».

Aujourd'hui encore, la foison des normes maritimes nationales, internationales et, récemment européennes, les rend peu accessibles et difficile à suivre pour les non spécialistes. Afin de faciliter l'accès au droit, l'ambition a donc été de consolider des textes législatifs nationaux dispersés et devenus peu lisibles à force de mises à jour.

Le Code des Transports vient ainsi d'entrer en vigueur le 1er décembre 2010 et un premier survol de sa Cinquième Partie s'impose donc.

Après un rappel de quelques perspectives historiques, géographiques et institutionnelles (1.), des indications seront données sur la manière dont la Cinquième Partie est organisée et couvre le secteur maritime (2.) Le contenu proprement dit du Code ne sera toutefois pas examiné ici.

1. LE CODE EN PERSPECTIVES.

1.1. Perspective historique.

1.1.1. D'une Ordonnance à l'autre.

La référence symbolique qui est faite ici à l'Ordonnance de la Marine d'août 1681 tient aux trois qualités de ce texte ancien : il était global, inscrit dans la durée et manifestait une volonté politique et économique.

L'Ordonnance de 1681 était en son temps une oeuvre globale traitant des gens de mer (capitaines, armateurs, propriétaires et marins), de leur formation, des navires, des contrats maritimes (transport, avaries, prêts, assurances maritimes, engagement des marins, successions, privilèges, saisies), des ports et de la navigation (pilotes, autorité portuaire, réglementation de la circulation, protection du domaine public maritime, épaves) et de la pêche en mer.

Elle a préfiguré un système administratif et juridictionnel spécifique au monde maritime, et s'est inscrite dans la durée, non seulement par le contenu des règles mais aussi par les administrations et services mis en œuvre (Amirauté).

Mais l'Ordonnance de 1681 est aussi un outil politique : elle témoigne de la volonté de créer une Marine et de développer le *shipping* à partir d'une logique inspirée par Colbert, alors Secrétaire d'Etat à la Marine de Louis XIV, et dont le nom reste associé au mercantilisme et à certaines politiques industrielles dirigées par l'Etat.

Par la reformulation des normes existantes – ou la création de nouvelles –, l'Ordonnance de 1681 a défini une véritable politique économique.

Dans la France maritime, peu de textes sont ainsi à la fois globaux et inscrits dans la durée.

Depuis le XIX^e siècle, trois grandes périodes semblent seulement pouvoir témoigner de cet effort normatif : le Second Empire, la période 1924-1928 et la période 1965-1969. Le Second Empire est l'époque des grandes législations sur la pêche maritime, la rénovation des ports et l'accentuation des efforts en matière de signalisation maritime, et naturellement la création des compagnies maritimes intercontinentales dotées d'obligations de service public et liées au développement de l'empire colonial. La

³ Ordonnance de la Marine d'Août de 1681, Charles Osmont, Editeur, Paris, 1714 < <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s> >.

période de 1924-1928 a été caractérisée par l'élaboration du Code du travail maritime⁴, du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande⁵ et du régime du pilotage maritime⁶, ainsi que d'une volonté unificatrice du secteur administratif de la « Marine marchande » dans un département ministériel distinct de la marine militaire. Enfin, la période 1965-1969 a vu la publication de plusieurs grands textes⁷ concernant le transport et la navigation maritimes.

D'autres textes importants ont toutefois été publiés en dehors de ces périodes. En particulier, la législation internationale a également joué un rôle majeur, tant avec les conventions dites « de Bruxelles » prises à l'initiative du comité maritime international, qu'avec les conventions « de Londres » adoptées par l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, puis par l'Organisation Maritime Internationale, ou « de Genève » prises sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail ou de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et de Développement. Mais les trois périodes signalées illustrent, au plan national, la correspondance entre une volonté politique et le droit interne qui en est l'instrument.

1.1.2. *Le contexte actuel.*

Les années 2000 ont vu se ranimer les débats sur les questions maritimes.

Avec les catastrophes ayant atteint les côtes européennes – *Erika* (1999), *Prestige* (2002) et *Tricolor* (2002) – les questions de pollution et de sécurité maritime ont joué un rôle d'aiguillon tant aux niveaux national, qu'europpéen et international.

Les questions économiques et sociales (emploi maritime, chantiers navals, sécurité des approvisionnements nationaux, équilibre de la balance des paiements, etc.) se sont reposées sur fond de mondialisation, avec l'accroissement de la concurrence entre les Etats pour attirer les compagnies maritimes (registres ouverts, incitations fiscales, etc.), mais également avec les réformes portuaires en France et à l'étranger.

Enfin, les attentats du 11 septembre 2001 puis l'accroissement des actes de piraterie ont conduit à renforcer les exigences de sûreté maritime et portuaire.

Après le discours prononcé par le Président de la République française au Havre le 16 juillet 2009⁸, la France a adopté une Stratégie nationale pour la mer et les océans⁹ – probablement le premier document synthétique et intégré en la matière – qui augure peut-être d'une période caractérisée par la reprise en compte de la mer dans les institutions nationales.

1.2. Perspective géographique.

Il était étonnant que la France, qui avait été à l'origine de nombreux codes modernes, ne se soit pas déjà dotée elle-même d'un code maritime ou d'une loi globale sur la marine marchande couvrant au moins les navires (nationalité, propriété, vente, hypothèques, privilèges), la navigation (règles de navigation, réglementation et police judiciaire en mer), le statut des gens de mer (profession de marin, qualification professionnelle minimale, régime de protection sociale et droit du travail).

Le tableau n°1 rappelle que de tels codes ou lois existent dans plusieurs Etats comparables à la France, à l'exemple d'Etats maritimes du « G20 ».

⁴ loi du 13 décembre 1926.

⁵ loi du 17 décembre 1926.

⁶ loi du 28 mars 1928.

⁷ Notamment, la loi du 9 juillet 1965 relative au service national ; la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime ; la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer ; la loi du 7 juillet 1967, relative aux événements de mer ; la loi du 3 janvier 1969 sur l'armement et les ventes maritimes.

⁸ < http://www.sgmer.gouv.fr/article.php3?id_article=90 >.

⁹ Gouvernement français (2009). Stratégie nationale pour la mer et les océans, Services du Premier ministre, décembre. (<<http://www.gouvernement.fr/premier-ministre/le-livre-bleu-strategie-nationale-pour-la-mer-et-les-océans>>).

Tableau n°1 : Codes ou lois globales relatives aux transports et à la navigation maritimes dans les principaux Etats maritimes du G20 (décembre 2010).

	<i>Flottes totales immatriculées (millions de tonnes de port en lourd CNUCED – Oct.2010)</i>	<i>Codes maritimes ou lois globales (au moins : navires (nationalité, propriété, vente, hypothèques, privilèges), navigation (règles de navigation, police en mer), gens de mer (profession de marin, qualification, aptitude physique))</i>	<i>Nombre d'articles (à titre indicatif)</i>	<i>Adoption</i>	<i>Actualisation éventuelle</i>
Allemagne	17,570	-	-	-	-
Brésil	3,407	-	-	-	-
Chine (sans R.A.S. Hong Kong & Macao)	45,157	Maritime Code of the People's Republic of China	278	1992	
Corée-du-Sud	20,819	-	-	-	-
Etats-Unis	12,792	U.S. Code – Title 46 – Shipping (d'autres dispositions ont également été compilées dans l'U.S. Code – Title 33 – Navigation and Navigable Waters)	998	1920	2006
France	8,882	Cinquième Partie (législative) du Code des Transports	914	2010	-
Inde	14,970	Merchant Shipping Act	461	1958	2007
Indonésie	10,471	-	-	-	-
Italie	17,276	Codice della navigazione	672	1942	2007
Japon	17,707	-	-	-	-
Royaume-Uni	36,887	Merchant Shipping Act 1995	316	1995	2006
Russie	7,283	Code de la marine marchande de la Fédération russe	430	1997	2007
Turquie	7,878	-	-	-	-

- Nous fixons ici arbitrairement la notion d'Etats maritimes au-dessus de 7 millions de tonnes de port en lourd de flotte totale enregistrée dans chaque pays. Ne sont donc pas compris dans ce tableau les membres suivants du G20 : l'Afrique-du-Sud (0,126 M-tpl), l'Arabie Saoudite (2,319 M-tpl), l'Argentine (0,981 M-tpl), l'Australie (2,171 M-tpl), le Brésil (3,407), le Canada (3,401 M-tpl) et le Mexique (1,776 M-tpl) ;

- il est à noter qu'hormis les pays disposant de Registres d'immatriculation ouverts (Open Registers), d'autres pays non membres du G20, se rattacheraient à la classification ci-dessus des Etats maritimes en raison du tonnage de leurs flottes : le Danemark (13,814 M-tpl), la Grèce (67,629 M-tpl), la Norvège (20,811 M-tpl), les Pays-Bas (7,252 M-tpl) et les Philippines (7,033 M-tpl).

Sources : Angelelli, P., à partir des données de la CNUCED (décembre 2010).

Le tableau ne met en évidence aucune relation de causalité (au moins sur le court terme) entre l'adoption d'un code maritime national et l'existence ou le développement d'une importante flotte marchande nationale. L'existence de codes n'est pas en soi un indicateur de « puissance maritime » (exprimée en termes simples de tonnes de port en lourd, par exemple).

Cependant, à défaut d'une réalité maritime, les codes maritimes ou les lois globales illustrent souvent une ambition politique¹⁰. Dans le cas de la France, l'ambition affirmée par le Chef de l'Etat en 2009 a également coïncidé avec la nécessité d'un *aggiornamento* maritime général tenant compte du rôle croissant de l'Union européenne.

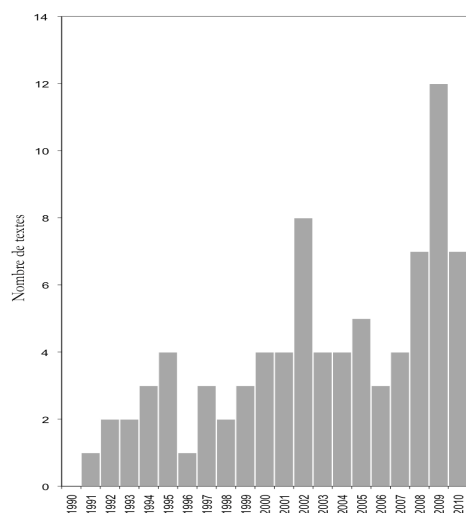
1.3. Perspective institutionnelle : le rôle croissant de l'Union européenne en matière de politiques de transport et de navigation maritimes.

L'intérêt que porte l'Union européenne au transport et à la navigation maritimes a probablement aidé à la mise à jour des normes françaises (et le cas échéant leur mise en conformité avec le droit européen). Dans une moindre mesure, les précédentes périodes (1924-1928 et 1965-1969) avaient également donné l'occasion de prendre en compte les conventions internationales.

1.3.1. Un essai de quantification empirique.

Au plan quantitatif, le graphique ci-dessous, tiré du tableau n°2 en annexe, illustre la situation.

Graphique n°1 : Evolution du nombre des textes européens de portée générale (Règlements, Directives et Communications du Conseil, du Parlement et de la Commission de l'Union européenne) concernant le transport maritime de 1990 à 2010.



Le graphique indique l'évolution du nombre des textes européens de portée générale (règlements, directives et communications du Conseil, du Parlement et de la Commission de l'Union européenne) concernant le transport maritime. Matériellement, ne sont retenus ici que les textes relatifs aux transport et à la navigation maritimes selon les différentes « entrées » admises par l'Union (fiches de synthèse de législation de l'UE), à savoir : la sécurité maritime, la sûreté maritime, le transport maritime et l'environnement, l'emploi maritime et les conditions de travail des gens de mer, les ports maritimes et installations portuaires, l'environnement marin (hors pêche), et la concurrence et le marché intérieur des transports maritimes. Sont exclus les textes relatifs au droit de la mer, ainsi que les très nombreux textes relatifs aux pêches maritimes et aux structures et marchés des produits de la mer.

Sources : Angelelli, P., à partir du site officiel de l'Union européenne (< www.europa.eu > et base EURLex < <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm> >) – dec.2010.

Au plan chronologique, le graphique indique une progression sensible du flux de textes européens adoptés annuellement depuis 1990 : 1 texte en 1991, 4 en 1995, 8 en 2002, 12 en 2009. La matière était très peu réglementée par l'Union européenne avant 1991. Pour l'essentiel, les textes européens concernaient le domaine de la concurrence et plus précisément, à partir de 1986, l'application au secteur du transport maritime de dérogations aux principes de libre prestation des services, de concurrence et de libre accès au marché (Conférences maritimes). Prise à la suite de l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz* en 1978, une

¹⁰ Loi maritime norvégienne (Sjøløven) 1994/2010 ; Code maritime algérien 1976/1998 ; Code grec de la navigation 1973/2005, etc.

directive isolée de 1979 concerne les conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant ou sortant dans les ports européens.

Certains événements semblent avoir influencé la progression de l'encadrement européen : naufrage du car-ferry *Estonia* en septembre 1994 en mer Baltique ; naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 ; attentats du 11 septembre 2001 ; naufrage du *Prestige* en novembre 2002 ; naufrage du *Tricolor* en décembre 2002 ; entrée de Malte et de Chypre dans l'Union européenne en 2004.

1.3.2. Autres caractères de l'intervention européenne.

En 20 ans, l'encadrement européen s'est fait plus directif et dans des domaines de plus en plus larges. Les règlements et les directives communautaires s'imposant aux Etats membres, qui ont l'obligation de les appliquer et/ou de les transposer dans leur droit national, le Code des Transports révèle ici toute son importance pour relayer, notamment à travers les mesures nationales d'exécution, l'application de la législation européenne et la cohérence entre la politique nationale et celle de l'Union.

Les domaines concernés se sont en outre élargis avec une intensification de l'activité normative en matière de sécurité maritime – qui représente aujourd'hui, bon an mal an, la moitié des textes européens dans le domaine des transports maritimes –, ainsi qu'avec la constance de l'action européenne pour la réalisation du marché intérieur et le respect des règles de concurrence. Par ailleurs, la volonté européenne d'établir une politique maritime intégrée s'est imposée à chaque Etat membre¹¹.

Dans son contenu et sa structure, le Code traduit ainsi ces aspects européens : la sécurité maritime au sens large (sécurité maritime, sûreté maritime, niveaux minima de qualification professionnelle maritime, transport maritime et protection de l'environnement marin) et les libertés de circulation (travailleurs, services) et d'établissement (Compagnies maritimes). Quoique les compétences nationales dans le secteur maritime restent éclatées, le Code traduit aussi le souci d'améliorer la gouvernance maritime et de limiter les effets des cloisonnements institutionnels, dans le prolongement des prescriptions de l'Union européenne¹² : « La prévisibilité du processus décisionnel est un élément essentiel pour les parties prenantes du secteur maritime. Une gouvernance maritime purement sectorielle où plusieurs décideurs adopteraient des approches divergentes à l'égard des industries maritimes, y compris des ports et du transport maritime, n'est pas de nature à créer l'environnement favorable aux entreprises que l'UE cherche à susciter avec la stratégie de Lisbonne sur la croissance et l'emploi ».

2. L'ORGANISATION DU CONTENU DE LA CINQUIEME PARTIE DU CODE DES TRANSPORTS.

Cette section ne présente pas le contenu proprement dit de la Cinquième Partie du Code des Transports. Chacun est invité à se reporter à la compilation du texte établie à partir de la version disponible sur le site gouvernemental < www.legifrance.gouv.fr >. On vise ici simplement à éclairer la lecture du texte en apportant des indications sur la manière dont la Cinquième Partie est structurée et couvre le secteur maritime.

2.1. La structure juridique.

2.1.1. La loi, rien que la loi.

Au plan formel, il convient de rappeler que les nouveaux codes français ont adopté une numérotation des articles qui « dépend des subdivisions maîtresses : les parties, lorsque l'importance de la substance du code le justifie, livres, titres et chapitres. L'article 1111-1 est ainsi le premier article du chapitre I, du titre I du livre I de la première partie d'un code. Ce système de numérotation constitue l'ossature d'un code et est commun à la partie L. [législative] et à la partie R. [réglementaire]. Il est donc indispensable que la division du

¹¹ Union européenne (2008). Communication de la Commission COM(2008)395 final du 26.06.2008 - Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime: Vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes.

¹² Union européenne (2008). Communication de la Commission COM(2008)395 final du 26.06.2008, p. 8.

code en ses dispositions réglementaires corresponde exactement à celles du code en ses dispositions législatives, de la partie au chapitre »¹³.

Le Code des Transports ne regroupe actuellement que des articles de lois ou à valeur législative (ces articles sont précédés d'un « L. »).

En droit français, ces textes relèvent de la compétence du Parlement en vertu de l'article 34 de la Constitution française. On sait que dans le prolongement de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789¹⁴, la Constitution actuelle de la France a défini – et limité – le domaine de la loi à un certain nombre de matières importantes nécessitant l'approbation du peuple, directement par voie de référendums ou indirectement par l'intermédiaire du Parlement. Schématiquement, ces matières sont la détermination des grands principes de l'action de l'Etat, le vote des dépenses publiques et le consentement à l'impôt, la garantie de la propriété individuelle, et la protection des individus, notamment par la définition des crimes et délits et des peines afférentes, ainsi que des règles de procédure pénale.

Par conséquent, malgré le nombre des articles (un peu plus de 900), on trouvera dans le Code des Transports peu d'éléments de détail, renvoyés à la future Cinquième Partie réglementaire.

2.1.2. L'absence de règlements d'application.

La future partie dite « réglementaire » du Code des Transports – décrets en Conseil d'Etat, décrets simples, arrêtés ministériels, voire pour les collectivités territoriales les arrêtés ou délibérations, les lois de pays, etc. – sera calquée sur les subdivisions de la partie législative actuelle (Livres, Titres, Chapitres, Sections, Article).

Pour l'heure, bien que le Code ait réalisé un grand progrès avec l'homogénéisation des lois maritimes sous la forme d'une présentation raisonnée d'articles législatifs, les décrets et les arrêtés ministériels demeurent quant à eux très épars. C'est la raison pour laquelle, le Code des Transports peut encore apparaître incomplet pour un usage professionnel par le navigant ou le juriste.

Enfin, si l'on s'en tient aux données statistiques¹⁵, les articles des décrets sont en moyenne en France six fois plus nombreux que les articles législatifs. Les quelques 900 articles à caractère législatif de la Cinquième Partie du Code des Transports pourraient donc « générer » environ 5400 articles réglementaires, portant le seul volet maritime du Code (Partie législative + Partie réglementaire) à plus de 6000 articles... Ce qui explique que la Commission supérieure de codification envisage la partie réglementaire du Code des Transports sous l'angle d'« une œuvre de longue haleine »¹⁶.

2.2. Le périmètre du Code comprend l'essentiel du « maritime ».

Il y a *mutatis mutandis* une relative stabilité dans le temps du « périmètre maritime » (Tableau n°3 en annexe : Correspondance entre les matières traitées par l'Ordonnance de la Marine et le Code des Transports).

La pêche, la défense nationale, la domanialité publique maritime et la fiscalité, qui ont longtemps été comprises dans le périmètre maritime de l'« Amirauté » – c'est-à-dire l'administration maritime de l'Ancien Régime – ne font plus partie du portefeuille des transports et de la navigation maritimes, conformément à l'organisation gouvernementale française actuelle. Les transports maritimes ont progressivement gagné en autonomie, par rapport au secteur militaire omniprésent il y a trois siècles, mais se sont recentrés sur un contenu plus étroit.

¹³ Gouvernement français (2008), Rapport de la Commission supérieure de codification pour l'année 2007, p.11 (<http://www.legifrance.gouv.fr/html/codification/codification_accueil.html >).

¹⁴ < <http://www.legifrance.gouv.fr/html/constitution/const01.htm> >.

¹⁵ Evolution du volume des textes < http://www.legifrance.gouv.fr/html/statistiques_normatives/liste_stats_essai.htm >.

¹⁶ Gouvernement français (2010), Rapport de la Commission supérieure de codification pour l'année 2009, p.8 (<http://www.legifrance.gouv.fr/html/codification/codification_accueil.html >).

La période « militaire » inaugurée par l'Ordonnance de 1681 et poursuivie par celle du 14 juin 1844 sur le service administratif de la Marine prend fin dans le premier tiers du XX^{ème} siècle¹⁷.

Après la période militaire, il y a une longue phase de transition jusqu'en 1965, année de la loi supprimant le régime militaire de l'Inscription maritime¹⁸. S'étant affranchie du ministère de la Marine (militaire), l'administration des transports et de la navigation maritimes reste néanmoins très liée à la défense nationale (guerres mondiales et conflits coloniaux), dont elle partage une partie des objectifs – flotte militaire de complément, transports en temps de guerre, acheminement de troupes et de matériels outre-mer – et des moyens – personnels à statut militaire temporaire ou permanent, services locaux, etc. L'administration maritime englobe encore non seulement les transports et la navigation maritimes, mais les gens de mer – y compris le droit du travail et de protection sociale –, les ports maritimes, la flotte de commerce, la domanialité publique maritime et la pêche maritime et l'aquaculture marine.

Les trente années suivantes (1965-1993) sont plus difficiles à caractériser avec les deux « pics » que constituent la période de 1965 à 1969 et la période de 1981-1982 (création de l'éphémère Ministère de la Mer). Mais, au-delà des structures administratives ou des intentions politiques, cette période 1965-1993 est surtout marquée par la décroissance du nombre de navires sous pavillons français.

Un tournant est pris en 1993, avec le transfert des questions de pêche maritime au ministère chargé de l'agriculture et l'intégration de l'administration des affaires maritimes au ministère de l'Équipement.

Mais au « noyau dur » maritime traditionnel, se sont ajoutés des éléments plus contemporains (sûreté maritime et portuaire, ou encore délivrance des titres de conduite des navires de plaisance).

Enfin les dispositions relatives à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer restent en dehors du nouveau Code¹⁹, ce qui confirme à la fois une définition étroite des transports et de la navigation maritimes, et une certaine rémanence de l'influence militaire originelle.

Hormis ce dernier aspect, le périmètre du Code des Transports semble donc très proche de celui qui prévaut actuellement dans la plupart des pays disposant d'un Code maritime ou d'une loi maritime globale, sous l'appellation internationale de *shipping*.

(Tableau n°4 en annexe : Codes ou lois globales relatives aux transports et à la navigation maritimes dans les principaux États maritimes du G20).

2.3. Mais pas tout le « maritime »... et encore moins le « milieu marin » ou le « littoral ».

2.3.1. Le Code des Transports ne comprend pas tout le maritime.

- Bien que le statut des navires, la propriété, les saisies, etc. y soient intégrées, la nationalité des navires – la « francisation » des navires du premier registre²⁰ – reste au Code des douanes²¹, à l'exception des conditions d'octroi du pavillon français aux navires immatriculés dans certains territoires²² situés en dehors du territoire douanier.

¹⁷ On peut retenir symboliquement l'année 1902 avec la loi du 7 avril sur la marine marchande et les décrets des 7 et 10 octobre portant création de corps spécifiques d'agents de l'Administration de l'Inscription maritime. Cependant, l'année 1930 s'impose comme marquant concrètement la fin de cette période militaire avec la création d'un ministère de la marine marchande chargé en autres de la mise en œuvre des réformes de 1924-1926.

¹⁸ Loi n°65-550 du 9 juillet 1965, relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national, Journal Officiel de la République française du 10 juillet, p. 5917 et ss. (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

¹⁹ Articles L.1521-1 et ss. et R.1521-1 et ss. (Exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer) du Code de la Défense (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁰ C'est-à-dire les navires exploités en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer.

²¹ Titre IX du Code des Douanes (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²² Par parenthèses, le Code des Transports dessine ainsi une carte exhaustive – probablement appelée à évoluer avec les collectivités de Saint-Barthélemy et Saint-Martin –, des territoires français hébergeant des seconds registres d'immatriculation des navires : Mayotte (art.L.5721-1), Nouvelle-Calédonie (L.5761-1), Saint-Pierre-et-Miquelon (L.5751-1), Terres Australes et Antarctiques Françaises (L.5791-1) et Wallis-et-Futuna (L.5781-1).

- Plus généralement, la « fiscalité maritime » – fiscalité des investissements navals et exonérations, fiscalité de l'avitaillement, fiscalité des revenus tirés de l'activité de transport maritime, fiscalité des revenus des gens de mer – n'est pas traitée dans la Code des Transports, mais dans le Code des Douanes (avitaillement) ou dans le Code Général des Impôts (défiscalisation des investissements, exonération de certains revenus, taxe au tonnage).
- Les assurances maritimes relèvent du Code des Assurances²³ et du Code de l'Environnement²⁴.
- L'état civil, les testaments à bord des navires et de successions restent rattachées au Code Civil²⁵.
- Comme on l'a vu plus haut, les questions de souveraineté et d'action de l'Etat restent rattachées au Code de la Défense²⁶, récemment actualisé en matière de lutte contre la piraterie²⁷.
- Les dispositions du code disciplinaire et pénal de la marine marchande ne sont pas intégralement traitées dans le Code des Transports, compte tenu en particulier des interrogations sur la pérennité des Tribunaux maritimes.
- Les questions d'épaves archéologiques sous-marines sont traitées dans le Code du Patrimoine²⁸.
- Enfin, certaines questions relatives à l'organisation locale des transports maritimes ou aux loisirs nautiques sont rattachées au Code Général des Collectivités Territoriales²⁹ ou au Code du Sport³⁰.

2.3.2. *Le Code des Transports traite peu de la mer, et encore moins du littoral en dehors des ports.*

Autrement dit, la synthèse entre le « maritime » et le « marin » prônée par les stratégies européennes et françaises – et mise en œuvre concrètement par la fusion des ministères chargés de l'environnement et des transports au sein d'un grand ministère en charge du développement durable – n'est pas traduite dans le Code des Transports :

- les dispositions relatives aux eaux marines et voies ouvertes à la navigation maritime relèvent d'un chapitre particulier du Code de l'Environnement³¹. Elles ne sont pas intégrées au Code des Transports bien qu'elles concernent directement les navires et la navigation en application des Conventions internationales (Convention MARPOL 73/78³², Convention des Nations unies sur le droit de la mer³³), de la législation européenne³⁴ et de la législation française³⁵. En revanche, certaines infractions liées à la nature polluante ou dangereuse des cargaisons de navires demeurent dans le Code des Transports³⁶.
- Les dispositions visant à la fois le milieu marin et la protection du littoral, notamment celles tenant à la coordination par les futurs Conseils maritimes de façade, sont également intégrées au Code de l'Environnement³⁷.

²³ Articles L.171-1 à L.171-26 et R.171-1 à R.172-6 du Code des Assurances (*Règles communes et règles particulières aux diverses assurances maritimes*) (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁴ Articles L.218-1 du Code de l'Environnement (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁵ Respectivement dans les articles 59, 86, 988 et 989 du Code Civil (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁶ Articles L.1521-1 à L.1521-18, articles R*1511-1 à R*1522-1 (*Action de l'Etat en mer*) et articles R*1335-1 à R*1335-5 (*Contrôle naval de la navigation maritime*) du Code de la Défense (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁷ Loi n°2012-13 du 5 janvier 2011 (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁸ Articles L.532-1 à L.532-14 (*Biens culturels maritimes*) du Code du Patrimoine (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

²⁹ Articles L.4424-16 et ss. (*Transports en Corse*), L.4433-1 et ss (*Transports dans les régions d'outre-mer*) et Articles L.2213-23 (*Police des baignades et des activités nautiques*) du Code Général des Collectivités Territoriales (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

³⁰ Articles A.322-58 à A.322-63 (*Pratique en mer*) du Code du Sport (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

³¹ Chapitre VIII du Titre I du Livre II, articles L.218-1 à L.218-86.

³² Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le Protocole du 17 février 1978.

³³ Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dite de Montego Bay, du 10 décembre 1982, articles 55 et ss. relatifs à la navigation maritime dans les zones économiques exclusives et dans les zone de protection écologique.

³⁴ Notamment la Directive n°2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

³⁵ Loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, intégrée en 2000 au Code de l'Environnement lors de la création de celui-ci (Articles L.218-1_ et ss. du Code de l'Environnement).

³⁶ Articles L.5242-7 à L. 5242-13.

³⁷ Articles L.219-1 et ss. du Code de l'Environnement (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

- Enfin, les lois relatives à la pêche maritime, professionnelle ou de loisir font partie du Code Rural depuis 2007³⁸, suivant ainsi l'absorption progressive des pêches maritimes par le département ministériel de l'Agriculture à partir de 1993.

CONCLUSION.

Le volet maritime du Code des Transports est-il la nouvelle Ordonnance de la Marine ? La comparaison n'a pas d'autre sens que rhétorique. Elle est en outre fortuite car les codificateurs de ce début de XXI^{ème} siècle n'ont vraisemblablement pas eu l'ambition « colbertiste » de leurs lointains prédécesseurs de la fin du XVIII^{ème} siècle. Par ailleurs, le Code des Transports arrive après la publication d'autres Codes (Assurances, Collectivités Territoriales, Défense, Douanes, Environnement, Patrimoine, Sport, etc.) qui ont déjà « absorbé » certains aspects de la législation maritime française.

Toutefois, comme l'Ordonnance de 1681, le volet maritime du Code des Transports est travail monumental. Avec un peu plus de 900 articles, le volet maritime du Code met en forme, à « droit constant » – et dans un contexte d'évolutions des stratégies européennes et nationales, des textes eux-mêmes, des administrations et de leurs compétences – plusieurs lois éparses, quelquefois anciennes et peu connues. En outre, le caractère législatif du document lui confère un niveau élevé dans la hiérarchie des normes juridiques françaises et lui promet une large diffusion à l'instar des autres Codes français publiés en ligne.

On peut estimer que la codification actuelle, lancée il y a plus de dix ans, vient donc opportunément conforter la stratégie globale adoptée par le Gouvernement français en décembre 2009, et offrir un cadre d'évolution au secteur des transports et de la navigation maritimes qui sera enrichi par la future partie réglementaire. La Cinquième Partie du Code des Transports constitue un réel progrès dans la clarification des normes de base en matière de transports et de navigation maritimes et l'accessibilité à un public plus large. Il est probable que les navigants, les compagnies de navigation, les praticiens du droit et plus largement les citoyens intéressés par les choses de la mer sauront transformer la Cinquième Partie du Code des Transports en véritable Code maritime français.

D'ores et déjà, on peut donc affirmer que l'Ordonnance du 28 octobre 2010, avec ce qu'elle contient et aussi ce qu'elle ne contient pas, dessine en ombres et lumière, de façon officielle et pour plusieurs années, la carte légale de la France maritime contemporaine.

³⁸ Livre IX du Code Rural et de la Pêche maritime (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

REFERENCES

Gouvernement français (1681). *Ordonnance de la Marine d'Aoust de 1681*, Charles Osmont, Editeur, Paris, 1714, 552 p. (< <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s> >).

Gouvernement français (1996). *Circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires*, Journal Officiel de la République Française du 5 juin 1996 (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

Gouvernement français (2008), *Rapport de la Commission supérieure de codification pour l'année 2007*, Paris, 112 p. (<http://www.legifrance.gouv.fr/html/codification/codification_accueil.html >).

Gouvernement français (2009). *Stratégie nationale pour la mer et les océans*, Services du Premier ministre, décembre. Paris. 44 p. (<<http://www.gouvernement.fr/premier-ministre/le-livre-bleu-strategie-nationale-pour-la-mer-et-les-oceans> >).

Gouvernement français (2010), *Rapport de la Commission supérieure de codification pour l'année 2009*, Paris, 70 p. (<http://www.legifrance.gouv.fr/html/codification/codification_accueil.html >).

Union européenne (2008). *Communication de la Commission COM(2008)395 final du 26.06.2008 - Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime: Vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes*. Bruxelles. (< <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm> >).

Autres sources accessibles en ligne :

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (2010). *Flotte marchande par pavillons d'immatriculation*. (< <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> >).

Gouvernement français (2010). *Codes français en vigueur*. Legifrance : Le service public de l'accès au droit (< <http://www.legifrance.gouv.fr/> >).

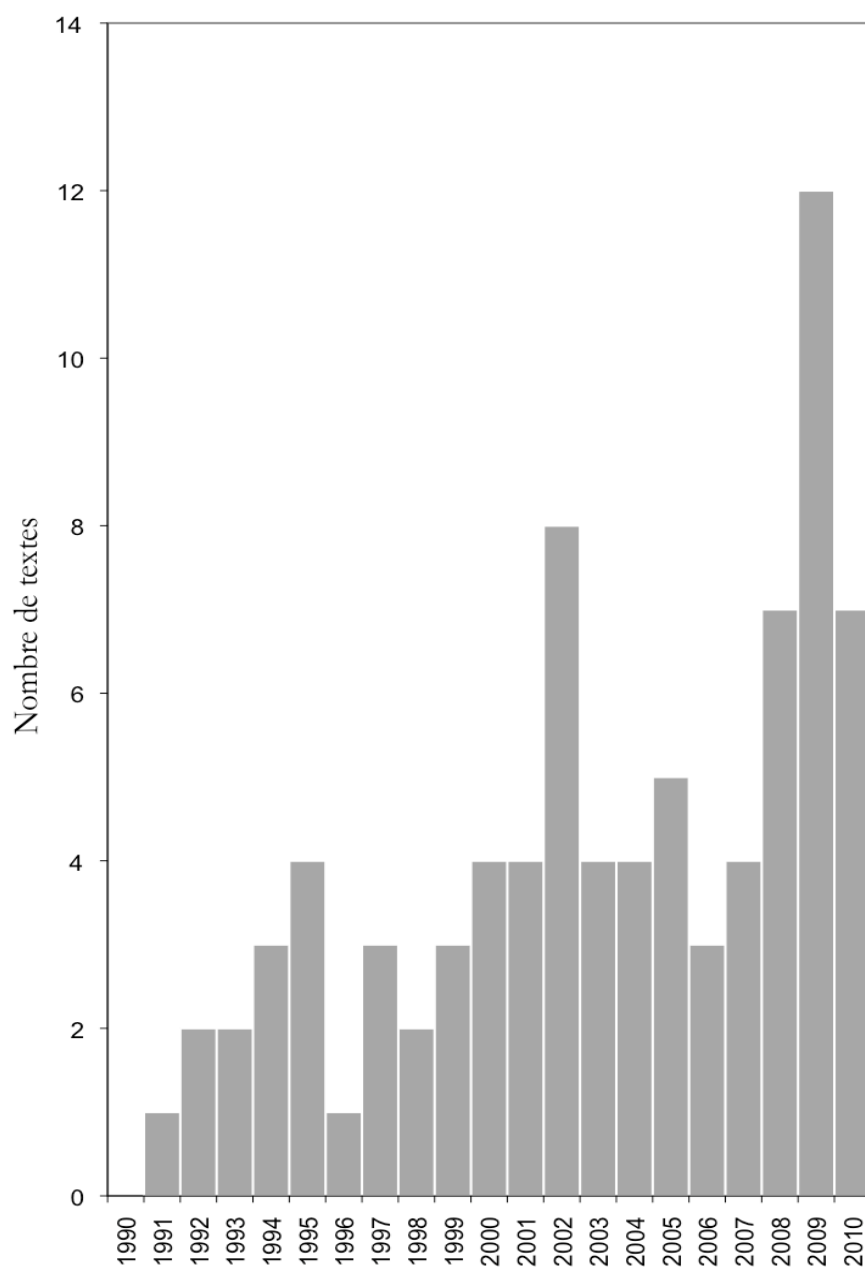
Gouvernement français (2010). *Premier ministre : Secrétariat Général de la Mer*. (< <http://www.sgmer.gouv.fr/> >).

Union européenne (2010). *Portail de l'Union européenne*. (< http://europa.eu/index_fr.htm >).

ANNEXES

- Graphique n°1 :** Evolution du nombre des textes européens de portée générale (Règlements, Directives et Communications du Conseil, du Parlement et de la Commission de l'Union européenne) concernant le transport maritime de 1990 à 2010.
- Tableau n°2 :** Evolution du nombre des textes européens à caractère général (règlements, directives, communications) dans le domaine du transport et de la navigation maritimes de 1990 à 2010.
- Tableau n°3 :** Correspondance des périmètres de l'Ordonnance de 1681 et du volet maritime du Code des Transports.
- Tableau n°4:** Codes ou lois globales concernant les transports et la navigation maritimes dans les principaux Etats maritimes du G20.
- Extrait du Code des Transports :** Cinquième Partie Législative : Transport et Navigation Maritimes.

Graphique n°1 : Evolution du nombre des textes européens de portée générale (Règlements, Directives et Communications du Conseil, du Parlement et de la Commission de l'Union européenne) concernant le transport maritime de 1990 à 2010.



Sources : Angelelli, P., à partir du site officiel de l'Union européenne (< www.europa.eu > et base EURLex < <http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm> >) – dec.2010.

Tableau n°2 : Evolution du nombre des textes européens à caractère général (règlements, directives, communications) dans le domaine de la navigation et du transport maritimes de 1990 à 2010.

	<i>Sécurité maritime</i>	<i>Sûreté maritime</i>	<i>Transport maritime et environnement</i>	<i>Emploi et conditions de travail</i>	<i>Ports</i>	<i>Environnement marin (hors pêche)</i>	<i>Concurrence et Marché intérieur</i>	<i>Nombre de textes pris dans l'année</i>
1990								0
1991							Règlement 613/91 - Changements de registre d'immatriculation des navires en Europe (abrogé);	1
1992				Directive 92/29 - Assistance médicale à bord des navires;			Règlement 3577/92 - Cabotage maritime;	2
1993	Directive 93/75 - Conditions exigées des navires transportant des marchandises dangereuses (abrogé);			Directive 93/103 - Santé à bord des navires de pêche;				2
1994	Directive 94/57 - Contrôle des organismes contrôlant les navires (abrogé); Règlement 2978/94 - Pétroliers à ballast séparé (abrogé);			Directive 94/58 - Niveau minimal de formation des gens de mer (abrogé);				3
1995	Directive 95/21 - Contrôle par l'Etat du port; Règlement 3051/95 - Gestion de la sécurité des transporteurs rouliers de passagers (abrogé);						Règlement 3094/95 - Encadrement des aides à la construction navale; Directive 95/64 - Relevés statistiques marchandises et passagers maritimes;	4
1996	Directive 96/98 - Equipements marins (modifiée en 2010);							1
1997	Directive 97/70 - Régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de plus de 24 mètres;				COM(97)678 - Livre vert sur les ports en Europe;		Lignes directrices C205 - orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (abrogé);	3
1998	Directive 98/18 - Normes de sécurité pour les navires à passagers (abrogé); Directive 98/41 - Enregistrement des passagers maritimes dans les ports européens;							2
1999	Directive 1999/35 - Visites obligatoires de sécurité des navires à grande vitesse;			Directive 1999/63 - Accord européen sur le temps de travail des gens de mer ; Directive 1999/95 - Durée du travail à bord des navires escalant en Europe;				3
2000	COM(2000)142 - Sécurité maritime du transport pétrolier (dit "Paquet Erika 1"); COM(2000)802 - Sécurité des transports maritimes (dit "Paquet Erika 2");				Directive 2000/59 - Réception déchets des navires dans les ports;		Règlement 823/2000 - Consortiums maritimes;	4
2001	Directive 2001/96 - Déchargement et chargement des vracquiers;			COM(2001)188 - Formation et recrutement des gens de mer; Directive 2001/25 - Niveau minimal de formation des gens de mer;	COM(2001)35 - Amélioration de la qualité des services portuaires;			4
2002	Règlement 417/2002 - Pétroliers à double coque; Règlement 1406/2002 - Création AESM; Règlement 2099/2002 - Création Comité européen Sécurité Maritime; Directive 2002/59 - Système européen de suivi du trafic maritime;		Directive 2002/84 Sécurité maritime et prévention de la pollution; Directive 2002/762 - Autorisant les Etats à ratifier la Convention "Hydrocarbures de soute"; COM(2002)595 - Réductions des émissions atmosphériques par les navires;				Directive 2002/6 - Harmonisation documents entrée ports européens (abrogé);	8
2003	Directive 2003/25 - Stabilité des navires rouliers à passagers;		Règlement 782/2003 - Interdiction des peintures antirouille sur les navires; COM(2003)155 - Promotion transports maritimes à courte distance;		COM(2003)717 - LeaderShip 2015 - Avenir construction navale;			4

Sources: Angelelli, P., à partir des données disponibles sur le site officiel de l'Union européenne (www.europa.eu et base EurLex) - décembre 2010.

Tableau n°2 : Evolution du nombre des textes européens à caractère général (règlements, directives, communications) dans le domaine de la navigation et du transport maritimes de 1990 à 2010.

<i>(suite)</i>	<i>Sécurité maritime</i>	<i>Sûreté maritime</i>	<i>Transport maritime et environnement</i>	<i>Emploi et conditions de travail</i>	<i>Ports</i>	<i>Environnement marin (hors pêche)</i>	<i>Concurrence et Marché intérieur</i>	<i>Nombre de textes pris dans l'année</i>
2004	Règlement 2244/2003 - Système de surveillance des navires par satellites (VMS);	Règlement 725/2004 - Amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;					Règlement 789/2004 - Changement de registre des navires en Europe; COM(2004)43 - Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime;	4
2005	COM(2005)586 - Respect des obligations des Etats du pavillon;				Directive 2005/65 - Amélioration de la sûreté dans les ports;	Directive 2005/33 - Teneur en soufre des carburants marins; Directive 2005/35 - Sanctions en cas de pollution causée par les navires; COM(2005)504 - Stratégie thématique pour la protection du milieu marin;		5
2006	Règlement 336/2006 - Unification de l'application des normes de gestion de la sécurité des navires (Code ISM);		COM(2006)275 - Livre Vert pour une politique maritime européenne;	COM(2006)287 - Renforcement des normes de travail maritime;				3
2007				COM(2007)591 - Règlementation sociale dans les professions maritimes;	COM(2007)616 - Politique portuaire européenne;	COM(2007)575 - Politique maritime intégrée pour l'UE; COM(2007)604 - Protection des écosystèmes vulnérables en haute mer;		4
2008	Directive 2008/106 - Niveau minimal de formation des gens de mer (refonte);		COM(2008)767 - Démontrage des navires;			Règlement 734/2008 - Protect écosystèmes marins vulnérables; Directive 2008/56 - Stratégie milieu marin; COM(2008)395 - Lignes directrices pour élaboration politiques maritimes nationales; COM(2008)534 - Stratégie européenne recherche marine et maritime; COM(2008)763 - L'UE et la région arctique;		7
2009	Règlement 391/2009 - Harmonisation règles sociétés classification (refonte) ; Règlement 392/2009 - Resp. transporteurs passagers par mer; Directive 2009/15 - Contrôle organismes contrôlant les navires ; Directive 2009/16 - Contrôle par Etat du port; Directive 2009/18 - Principes enquêtes accidents de mer; Directive 2009/21 - Obligations Etats du pavillon; Directive 2009/45 - Sécurité navires à passagers (refonte);		COM(2009)8 - Stratégie politique transport maritime UE en 2018; COM(2009)10 - Programme en vue de créer un espace européen de transport maritime sans barrières;			COM(2009)536 - Stratégie pour une gouvernance mondiale des mers; COM(2009)538 - Surveillance maritime intégrée;	Directive 2009/20 - Assurance des propriétaires de navires;	12
2010	Règlement 428/2010 - Inspections renforcées des navires; Règlement 801/2010 - Critères relatifs à l'Etat du pavillon en matière de contrôle; Règlement 802/2010 - Respect des normes de sécurité par les compagnies maritimes; Directive 2010/68 - Equipements marins;						Règlement 1090/2010 - Relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer; Règlement 1177/2010 - Droits des passagers voyageant par mer; Directive 2010/65 - Formalités déclaratives applicables aux navires fréquentant les ports européens;	7

Sources: Angelelli, P., à partir des données disponibles sur le site officiel de l'Union européenne (www.europa.eu et base EurLex) - décembre 2010.

Tableau n°3 : Correspondance des périmètres de l'Ordonnance de 1681 et du volet maritime du Code des Transports.

<i>Thèmes de l'Ordonnance</i>	<i>Ordonnance de 1681 n° des pages (Ch. Osmont, Ed., Paris, 1714)</i>	<i>Thèmes du Code des Transports (5ème Partie)</i>	<i>Code des Transports (Cinquième Partie) n° des articles < www.legifrance.gouv.fr ></i>
Abordage	100 307	Abordage	L.5131-1 et ss. L.5242-1 et ss.
Affrètement du navire	17 187	Affrètement du navire	L.5423-1 et ss.
Amiral, Amirauté	3	<i>Administration maritime</i>	<i>Future partie réglementaire</i>
Officiers d'Amirauté	32	<i>Administration maritime</i>	<i>Future partie réglementaire</i>
--	--	Armateur	L.5411-1 et ss.
Assistance	416	Assistance	L.5232-1 et ss. L.5262-1 et ss.
Assurances maritimes	17 148	--	<i>Codes des Assurances</i>
Avaries	301	Avaries	L.5133-1 et ss.
Capitaine	123	Capitaine	L.5412-2 et ss. L.5521-3 et ss.
Compétences maritimes des Consuls de France	71	<i>Affaires étrangères</i>	-
Connaissance	17 194	Connaissance	L. 5422-3 et ss.
Contrat de transport de marchandises	194	Contrat de transport de marchandises	L.5422-1 et ss.
Contrat de passage	--	Contrat de passage	L.5421-1 et ss.
Contrebande	52	--	<i>Code des Douanes</i>
--	--	Effectifs à bord	L.5522-2
Engagement des marins	169 216	Engagement des marins	L.5542-1 et ss. L.5621-6 et ss.
Enseignement maritime	64	--	<i>Code de l'Education</i>
Epaves	414	Epaves	L.5142-& et ss. et <i>Code du patrimoine</i>
Formation professionnelle		Formation professionnelle	L.5521-1 et ss. et <i>Future partie réglementaire</i>
Hypothèques	--	--	<i>Code des Douanes</i>
Marins	169	Marins	L.5521-1 et ss.
--	--	Navigation	L.5000-1 L.5242-1 et ss.

Tableau n°3 (suite) : Correspondance des périmètres de l'Ordonnance de 1681 et du volet maritime du Code des Transports.

<i>Thèmes de l'Ordonnance</i>	<i>Ordonnance de 1681 n° des pages (Ch. Osmont, Ed., Paris, 1714)</i>	<i>Thèmes du Code des Transports (5ème Partie)</i>	<i>Code des Transports (Cinquième Partie) n° des articles < www.legifrance.gouv.fr ></i>
Pêches maritimes	451	--	<i>Code Rural et de la Pêche maritime</i>
Pilotes	385	Pilotes	L.5341-1 et ss.
Piraterie	16	--	<i>Code de la Défense</i>
Police des eaux et rades en dehors des ports	9 12	Police des eaux et rades en dehors des ports	L.5211-1 et ss.
Ports maritimes	7 355	Ports maritimes	L.5311-& et ss.
Prises	10 324	--	-
Privilèges maritimes	119	Privilèges maritimes	L.5114-7 et ss.
Propriétaires de navires	175	Propriété des navires	L.5114-1 et ss. L.5121-2 et ss.
Régime disciplinaire	169 et ss.	Régime disciplinaire	L.5331-1 et ss.
Régime pénal	133 et ss.	Régime pénal	L.5241-11 et ss.
Retraite des marins	--	Retraite des marins	L.5552-1 et ss.
Rivages de la mer	410	--	<i>Code Environnement Code Domaine de l'Etat</i>
Rôle d'équipage	130 133	Rôle d'équipage	L.5132-1
Saisies	107	Saisies	L.5114-20 et ss.
Salaires des marins	216	Salaires des marins	L.5544-34 et ss.
Couverture Accident ou Maladie des marins	226	Couverture Accident ou Maladie des marins	L.5542-21 L.5551-2 et ss.
--	--	Sécurité des navires	L.5241-1 et ss.
Sécurité de la navigation	411 413	Sécurité de la navigation	L.5242-1 et ss.
Statut du Navire	183	Statut du Navire	L.5111-1 et ss.
Successions	--	--	<i>Code Civil</i>
Testaments	355	--	<i>Code Civil</i>
Titres de navigation (Congé)	53 87	Titres de navigation	L.5231-1 et ss.

Sources : Angelelli, P., à partir de l'Ordonnance de la Marine de 1681 et du site < www.legifrance.gouv.fr >.

Tableau n°4: Codes ou lois globales concernant les transports et la navigation maritimes dans les principaux Etats maritimes du G20.

	<i>Codes maritimes ou équivalents</i>	<i>Périmètre des Codes maritimes ou équivalents concernant les transports et la navigation maritimes</i>	<i>Nb d'articles</i>	<i>Adoption</i>	<i>Actualisation éventuelle</i>
Chine	Maritime Code of the People Republic of China	Navires (propriété des navires, hypothèques maritimes, privilèges maritimes) ; Equipage et capitaine ; Contrat de transport maritime des marchandises (responsabilité du transporteur, responsabilité du chargeur, livraison des marchandises, résiliation du contrat) ; Contrat de transport maritime des passagers ; Chartes-Parties ; Contrat de remorquage ; Abordage ; Assistance en mer ; Avaries communes ; Limitation de responsabilité pour les créances maritimes ; Assurances maritimes.	278	1992	-
Etats-Unis	U.S. Code – Title 46 – Shipping (d'autres dispositions ont également été codifiées dans l'U.S. Code – Title 33 – Navigation and Navigable Waters)	Navires et marins (Inspection des navires, Franc-bord, Enquêtes après accidents, Qualification des gens de mer, Effectifs à bord, Protection de la santé des gens de mer) ; Responsabilité ; Réglementation des pêches maritimes ; Programmes de contrôle et d'aides à la marine marchande ; Fiscalité et droits divers ; Sûreté maritime et lutte contre le trafic de stupéfiants ; Epaves ; Assistance maritime.	998	1920	2006
France	Cinquième Partie (législative) du Code des Transports	Navires : - statut (identification, construction, propriété, privilèges, saisies, copropriété) - régimes de responsabilité (régime général, navires nucléaires, pollution par hydrocarbures) - réparation des accidents de navigation (abordage, assistance, avaries) Navigation maritime : - droit de passage inoffensif ; documents de bord - titres de navigation (rôle, permis de circulation, carte de circulation) - sécurité et prévention de la pollution (sécurité des navires et prévention de la pollution ; sécurité de la navigation) - sûreté des navires - secours, assistance en mer, événements de mer - formation à la conduite des navires de plaisance Ports maritimes : - organisation ; droits de port - police des ports (dont sûreté des installations portuaires) - services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, manutention portuaire) Transport maritime : - entreprise d'armement maritime (armateur, agents de l'armateur dont le capitaine, consignataires) - contrats relatifs à l'exploitation du navire (transport des personnes, transport des marchandises, affrètements (coque nue, à temps ou au voyage), ventes maritimes) Gens de mer : - équipage (condition d'accès et d'exercice de la profession ; effectif et nationalité ; dispositions pénales, sanctions professionnelles) - collectivité du bord (police intérieure et discipline ; - droit du travail (relations individuelles du travail (contrat de travail) ; relations collectives ; durée du travail, congés, repos, salaires ; formation professionnelle) - protection sociale des marins (retraite, assurance maladie et accidents) Registre international français : - champ d'application - relations du travail (contrats de travail, etc.) - protection sociale Dispositions relatives à l'outre-mer.	914	2010	-

Tableau n°4 (suite) : Codes ou lois globales concernant les transports et la navigation maritimes dans les principaux Etats maritimes du G20.

(suite)	Codes maritimes ou lois globales	Périmètre des Codes maritimes ou des lois globales concernant les transports et la navigation maritimes	Nb d'articles	Adoption	Actualisation éventuelle
Italie	Codice della navigazione	Dispositions administratives ; administration ; Domaine public maritime ; Ports ; pilotage ; remorquage ; dockers ; Gens de mer ; Régime administratif des navires ; Police de la navigation ; navigation de plaisance ; Pêche ; Propriété et armement des navires ; Obligations liées à l'exercice de la navigation : contrats relatifs aux navires ; affrètements ; contrats de transports ; avaries communes ; abordage ; assistance et sauvetage ; assurances maritimes ; privilèges et hypothèques ; Règles de procédure.	672	1942	2007
Royaume-Uni	Merchant Shipping Act 1995	Navires, immatriculation, Capitaines et marins, Sécurité, Navires de pêche, Prévention de la pollution, responsabilité des propriétaires et autres, Phares et balises, Sauvetage, Assistance et épaves, Administration, pouvoirs de police, enquêtes après accidents, Procédures légales.	316	1995	2006
Russie	Code de la marine marchande de la Fédération russe – Kodeks Torgovogo Moreplavaniya / Morkoi Kodeks RF	Navire (propriété, pavillon, nationalité, autorités compétentes, documents de bord, traitement des navires étrangers) ; Immatriculation (registre, port d'immatriculation, <i>International Ship Registry</i>) ; Equipage - Capitaine (nationalité, effectif minimal, qualification professionnelle, droit du travail, obligations de l'armateur, obligations du capitaine, pouvoirs du capitaine) ; Ports ; Pilotes maritimes ; Epaves ; Contrat de transport des marchandises par mer ; Contrat de transport des passagers par mer ; Affrètement à temps ; Affrètement coque nue ; Assurances maritimes ; Avaries communes ; Abordage ; Pollution par les hydrocarbures ; Assistance maritime ; Limitation de responsabilité en matière de créances maritimes ; Hypothèques et privilèges maritimes ; Saisies ; Dispositions pénales.	430	1997	2007

Source : Angelelli, P., à partir des diverses bases de données nationales des Etats (décembre 2010).